



C.I.S.R.

COMITE INTERMINISTERIEL DE LA SECURITE ROUTIERE

Evolution de la mortalité routière en France métropolitaine

EN NOMBRE DE TUÉS SUR LES 12 DERNIERS MOIS



PARIS - 2 OCTOBRE 2015

COMITE INTERMINISTERIEL DE LA SECURITE ROUTIERE

PARIS - 2 OCTOBRE 2015

Après douze années de baisse continue, la mortalité routière a augmenté de 3,5% en 2014 :

3 384 personnes ont perdu la vie sur les routes de France, soit 116 de plus qu'en 2013, selon les données de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR).

Depuis le début de l'année 2015, cette mauvaise tendance ne s'est pas infléchie. Sur les huit premiers mois de l'année le nombre personnes tuées est en augmentation de 4,6% par rapport à la même période de l'année précédente, ce qui signifie 99 vies fauchées de plus dans un accident de la route. Des chiffres synonymes de vies brisées pour des dizaines de milliers de personnes.

Un **relâchement des comportements** des usagers de la route est notamment mis en avant par les experts de l'ONISR pour expliquer la hausse continue de la mortalité routière.

Face à un bilan préoccupant, le Gouvernement a immédiatement réagi. Le 26 janvier dernier, le ministre de l'Intérieur présentait au Premier ministre **un plan d'urgence de 26 mesures** pour la sécurité routière, dont 19 ont déjà été mises en œuvre.

Ces 26 mesures s'attaquaient à des sujets aussi différents que la lutte contre les dangers du téléphone en conduisant (interdiction des oreillettes et écouteurs en conduisant depuis le 1er juillet), de l'alcool au volant pour les conducteurs novices (leur alcoolémie maximale est fixée à 0,2 g/l depuis la même date) ou les excès de vitesse (avec, par exemple, l'inauguration d'un nouveau type de radar, le radar autonome).

Cet été, le Premier ministre en appelait à la mobilisation collective, à la prise de conscience de chacun et annonçait la tenue prochaine d'un comité interministériel de la sécurité routière (CISR).

Cet engagement est tenu. Le Premier ministre a réuni autour de lui les ministres les plus concernés pour l'adoption d'**un plan d'action interministériel en faveur de la sécurité routière particulièrement ambitieux**, qui concernera l'ensemble des Français, mais aussi les conducteurs étrangers qui empruntent notre réseau routier.

Les grands chapitres de cette nouvelle étape pour la sécurité routière sont au nombre de quatre. Ils englobent à la fois une plus grande fermeté face à des comportements inacceptables, tout en affirmant une approche nouvelle du déplacement routier, qui doit tenir compte des nouvelles technologies mais aussi répondre aux aspirations légitimes des Français en matière d'acceptabilité et d'égalité devant la règle.

Ces grands titres du CISR renvoient à **22 mesures fortes, comme** l'augmentation des zones de contrôle avec la présence aléatoire du radar ou la protection des usagers vulnérables.

À ces 22 mesures principales s'ajoutent **33 mesures complémentaires**, essentiellement structurelles et d'organisation, également validées par le CISR.

L'objectif fixé reste bien de descendre en dessous des 2 000 tués sur nos routes à l'horizon 2020. Il ne pourra être tenu que si deux éléments indissociables sont réunis : la **responsabilité des conducteurs** et **l'action déterminée des pouvoirs publics**.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

A - Intensifier la lutte contre les comportements dangereux

■ Augmenter le nombre des zones sécurisées par des radars et rendre la localisation des radars de vitesse plus incertaine sans revenir sur l'annonce de leur présence.

La vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est la cause principale de 26 % des accidents mortels. La vitesse reste la question centrale en matière de sécurité routière. Elle détermine également la survenue de l'accident comme sa gravité. Une politique déterminée et innovante visant à mieux faire respecter les limitations actuelles doit donc impérativement être mise en œuvre. Cette politique consiste notamment à intensifier le contrôle automatisé par l'augmentation du nombre de radars en service, le renforcement du caractère déployable des radars et le caractère aléatoire du contrôle.

□ **Mesure 1** : multiplier par 4 le nombre des zones sécurisées par des dispositifs de contrôle automatisé, en installant notamment des radars « leurres » : il s'agit de créer des zones de contrôle de la vitesse, toujours signalées par un panneau, au sein desquelles des radars seront susceptible d'être ou non présents.

□ **Mesure 2** : augmenter, dans les meilleurs délais, l'utilisation des radars embarqués dans des véhicules banalisés, en confiant leur mise en œuvre à des prestataires agréés, sous étroit contrôle de l'Etat.

□ **Mesure 3** : développer et augmenter le nombre d'infractions constatables par les radars multifonctions (feux-rouges, vitesse, discriminants par type de véhicule, respect des distances de sécurité, détection des dépassements dangereux, franchissement de ligne continue etc.). A cet effet, le plafond du nombre des radars sera augmenté de 4 200 à 4 700 à échéance de 3 ans. Chaque implantation nouvelle de radars fera, comme c'est toujours le cas, l'objet d'une étude approfondie de l'accidentalité du site.

□ **Mesure 4** : augmenter, au sein du parc, la proportion des radars autonomes déplaçables, en fonction en portant leur nombre à 250 fin 2016.

Mesure complémentaire A1 : renforcer la sécurité des passages à niveau en augmentant le nombre de radars de franchissement en partenariat avec SNCF Réseau, tout en les décomptant du total du parc des radars du contrôle automatisé.

■ Accroître la sévérité des sanctions pour les infractions à la vitesse

Mesure complémentaire A2 : étudier le renforcement des possibilités d'immobilisation administrative des véhicules à l'occasion du constat par les forces de l'ordre des infractions liées au grand excès de vitesse.

Mesure complémentaire A3 : promouvoir auprès des instances européennes l'installation obligatoire d'un système d'alerte de dépassement de la vitesse autorisée visuel et/ou sonore, voire d'un limiteur de vitesse intelligent sur les véhicules pouvant être activé volontairement par le conducteur, et expertiser la mise en œuvre de d'obligation de pose de limiteurs de vitesses non débrayables, au titre des sanctions. Dans le temps intermédiaire, examiner tout système ayant des effets équivalents pouvant être mis en œuvre hors législation européenne.

■ Elargir les capacités des radars

Signes du relâchement des comportements, certains agissements routiers dangereux se répandent sur les routes, notamment dans les flux denses de circulation. Ces comportements provoquent des accidents ou augmentent leur gravité. Il s'agit notamment de dépassements par la droite, les queues de poisson à grande vitesse ou le non-respect des distances de sécurité.

□ **Mesure 5** :

- expérimenter l'utilisation de drones au service de la sécurité routière.
- expérimenter l'utilisation des systèmes de lecture automatisée des plaques d'immatriculation pour lutter contre le défaut d'assurance des véhicules.

■ **Mesure 6** : étendre le nombre des infractions pouvant être constatées sans interception en bord de route (vidéoverbalisation ou radar automatisé avec envoi d'une contravention) en commençant par le non-port du casque.

■ Lutter contre les conduites addictives (alcool et stupéfiants) sur la route.

Les conduites sous emprise alcoolique ou sous emprise de produits stupéfiants sont respectivement la cause principale de près de 19 % et de 13 % des accidents mortels en 2014. Leur proportion évolue peu alors que les contrôles sont nombreux (cf. 11 millions de dépistages d'alcoolémie effectués par les forces de l'ordre en 2014). Une action forte reposant sur une multiplication des contrôles est indispensable.

■ **Mesure 7** : élargir les possibilités de recours à l'éthylotest anti-démarrage (EAD) :

- dans le cadre pénal, étendre le recours à l'EAD au contrôle judiciaire et aux mesures de probation consécutives à la condamnation ;
- dans le cadre médico-administratif, déployer l'EAD pour les contrevenants d'habitude (après une phase de préfiguration dans trois départements).

■ **Mesure 8** : augmenter le nombre de contrôles des conduites sous stupéfiant : la prise de sang en milieu médical, consommatrice de ressources humaines des forces de l'ordre, sera remplacée par un test salivaire de confirmation, effectué au bord de la route.

■ **Mesure 9** : afin de dissuader la conduite sous l'emprise de stupéfiants, permettre aux officiers de police judiciaire et, sous leur contrôle, aux agents de police judiciaire, de prendre l'initiative de contrôles aléatoires de stupéfiants.

Mesure complémentaire A4 : augmenter les contrôles routiers d'alcoolémie :

- en permettant aux OPJ et APJ, ainsi qu'aux APJA sous l'ordre et la responsabilité des OPJ, de faire des contrôles d'alcoolémie quelle que soit l'infraction routière commise ;
- en donnant aux OPJ des instructions afin que, sous leur autorité, ils mobilisent les APJ et APJA.

Mesure complémentaire A5 : veiller à ce que les conventions de coordination préfet/procureur/maire relatives à la police municipale fassent de la sécurité routière une de leurs priorités, notamment en vue de renforcer les contrôles d'alcoolémie.

Mesure complémentaire A6 : aligner le délai de contestation d'une analyse sanguine, en matière de conduite sous l'emprise de stupéfiants, sur celui prévu pour la contestation en matière de conduite sous l'empire d'un état alcoolique.

■ Lutter contre les comportements dangereux

Le défaut de permis et le défaut d'assurance sont autant de comportements dangereux sur la route : ils doivent être mieux détectés et sanctionnés.

▣ **Mesure 10** : lutter contre la conduite avec un faux permis ou avec un permis falsifié, par la création d'un délit spécifique permettant la confiscation du véhicule.

▣ **Mesure 11** : lutter contre le défaut d'assurance :

- en rendant obligatoire la présentation de l'attestation d'assurance lors de l'immatriculation du véhicule ou de retrait d'un véhicule mis en fourrière ;
- en créant un fichier des véhicules assurés, consultable lors du contrôle automatisé de la vitesse ou par les lecteurs automatiques de plaque d'immatriculation des forces de l'ordre (LAPI), afin de détecter les véhicules non-assurés en circulation.

Mesure complémentaire A7 : rendre obligatoire, en plus de l'attestation d'assurance la présentation du permis de conduire en cours de validité pour la restitution d'un véhicule mis en fourrière.

Mesure complémentaire A8 : poursuivre les travaux engagés afin d'améliorer la traçabilité des plaques d'immatriculation et mettre en œuvre les mesures de nature à éliminer les fraudes constatées.

B – Protéger les plus vulnérables

■ Mieux accompagner les victimes

Un accident de la route est toujours un traumatisme pour les personnes directement concernées comme pour leurs proches. Dans ces moments particulièrement difficiles, les démarches administratives et judiciaires doivent être facilitées et pouvoir être conduites dans les meilleurs délais.

▣ **Mesure 12** : améliorer l'accompagnement des victimes des accidents de la circulation et de leurs familles et faciliter leur indemnisation :

- permettre une prise en charge immédiate et efficace des victimes dès l'ouverture de l'enquête (accompagnement immédiat par les associations de victimes, normalisation des procès-verbaux de constatation des accidents de la circulation, transmission rapide aux victimes des documents indispensables à leur indemnisation) ;
- faciliter l'organisation des audiences correctionnelles dédiées aux contentieux routiers ;
- renforcer l'indépendance des experts requis par la justice en matière d'accidents de la route et d'indemnisation du dommage corporel, par la prévention des conflits d'intérêt ;
- réduire les délais d'exécution de l'indemnisation des victimes en garantissant une meilleure efficacité de l'opposabilité du jugement correctionnel aux assureurs.

■ Mieux protéger les usagers des deux-roues motorisés

Les usagers de deux-roues motorisés constituent une catégorie à part dans la sécurité routière : leur mortalité est particulièrement élevée puisqu'ils ont 23 fois plus de risques d'être tués dans un accident de la route par kilomètre parcouru qu'un automobiliste. Pourtant, ils n'ont fait l'objet que d'une seule mesure spécifique de protection corporelle, adoptée le 1^{er} juillet 1973 : le port obligatoire du casque. Or, à compter du 1^{er} janvier 2016, une évolution importante, liée à une modification de la législation européenne, interviendra : la fin de la limitation à 100 CV de la puissance des motocyclettes.

Aujourd'hui, seules les personnes âgées de moins de 24 ans voient leur accès aux motos les plus puissantes conditionné à une période de deux ans de conduite et un stage de 7 heures de formation.

La libération de la puissance nécessite d'étendre cette règle à tous les pilotes novices, quel que soit l'âge auquel ils passent le permis. De plus, le caractère très grave des accidents en deux-roues motorisés est trop souvent lié à l'insuffisance voire l'absence de protection corporelle. La réglementation doit donc contenir une première mesure d'obligation relative aux équipements, tenant compte des modalités d'utilisation des deux-roues motorisés.

▣ **Mesure 13** : afin de sécuriser le parc d'occasion et de protéger l'acheteur, instaurer un contrôle technique pour la vente de deux-roues motorisés d'occasion à échéance de deux ans.

▣ **Mesure 14** : conditionner la possibilité de conduire une moto de forte puissance (supérieure à 35 kw soit 56 CV) à une formation qui ne pourra être effectuée qu'après deux ans de détention du permis moto.

▣ **Mesure 15** : afin de limiter les blessures graves, rendre obligatoire le port de gants homologués pour les usagers de deux-roues motorisés.

Mesure complémentaire B9 : généraliser, sans préjudice du droit de l'Union européenne, les prescriptions de l'arrêté relatif aux plaques d'immatriculation à l'ensemble du parc pour une mise en œuvre au 1er janvier 2017.

Mesure complémentaire B10 : inciter le monde des deux-roues motorisés à se doter d'un label du type « EuroNCAP », éventuellement étendu aux équipements.

■ Mieux protéger les cyclistes

Près de 1 500 cyclistes ont été hospitalisés en 2014 soit un ratio de 11 cyclistes tués pour 100 hospitalisés. Du fait de la faible protection dont peuvent bénéficier ces usagers, les blessures sont souvent graves, notamment quand elles touchent la tête. Si la généralisation du port du casque semble difficile à court terme, il doit cependant être imposé aux enfants, particulièrement exposés, en le rendant obligatoire pour les âges incluant toutes les classes de l'école primaire.

▣ **Mesure 16** : pour protéger les usagers de bicyclette de moins de 12 ans, rendre obligatoire pour eux le port du casque certifié.

Mesure complémentaire B11 : moderniser les dispositions relatives à la visibilité des cyclistes, notamment celles relatives à leur éclairage, en les autorisant à porter un éclairage sur eux.

■ Prévenir les risques particuliers et sensibiliser les usagers

Mesure complémentaire B12 : conduire une évaluation des médicaments mis sur le marché depuis la dernière évaluation de 2008 mais aussi des anciens en raison de nouvelles utilisations, par rapport aux risques liés à la conduite d'un véhicule, et conduire une campagne de sensibilisation.

Mesure complémentaire B13 : sensibiliser à nouveau les médecins, notamment généralistes, aux risques induits pour la conduite par certaines pathologies ou aux évolutions physiologiques liées au vieillissement et à la nécessité de l'évoquer avec leurs patients.

Mesure complémentaire B14 : augmenter le temps de traversée aux carrefours dangereux et expérimenter le décompte du temps restant pour terminer la traversée.

Mesure complémentaire B15 : lancer une étude précise sur les caractéristiques des accidents impliquant des personnes âgées de plus de 65 ans, en distinguant les plus de 75 ans dans cette catégorie, afin notamment de réaliser des actions de sensibilisation, d'information et de prévention à destination des seniors au regard des risques particuliers qu'ils encourent selon leur type de mobilité.

C – Faire entrer la sécurité routière dans l'ère numérique

Les vitesses maximales autorisées (VMA) sont fixées par le code de la route : cependant, toute autorité de police peut, pour des raisons liées à la sécurité routière, l'ordre public ou des motifs environnementaux, les abaisser. Ces changements des VMA sont parfois difficiles à connaître ou à suivre pour les usagers de la route. Certains systèmes disponibles sur le marché (GPS inclus ou non dans des téléphones) peuvent informer de ces vitesses et de leur respect, mais sans aucune certitude de leur mise à jour pour l'utilisateur. Afin d'y remédier, et ainsi favoriser le respect des règles, l'Etat constituera un registre public des VMA sur l'ensemble du territoire, qu'il mettra à disposition du public.

▣ **Mesure 17** : bâtir à échéance de 2 ans une base de données nationale des vitesses maximales autorisées, en libre accès, enrichie progressivement par l'ensemble des autorités ayant la compétence pour fixer ces vitesses.

▣ **Mesure 18** : nouer des partenariats de long terme avec les sociétés qui par leur activité peuvent concourir à la sécurité routière (aide à la navigation, téléphonie mobile...).

▣ **Mesure 19** : s'agissant des véhicules, promouvoir auprès de l'Union européenne l'obligation progressive d'équipements innovants améliorant la sécurité :

- les dispositifs de surveillance des angles morts sur les véhicules des catégories M1 (voitures particulières) et N1 (camionnettes) ;
- les dispositifs de freinage d'urgence et systèmes de détection de la dérive de la trajectoire ;
- imposer des règles claires et contraignantes à l'attention des constructeurs concernant l'ergonomie des postes de conduite et la lutte contre les facteurs de distraction que sont par exemple les écrans ou les téléphones ;
- imposer un système visuel et sonore de bouclage de la ceinture sur toutes les places assises pour les véhicules des catégories M1 (voitures particulières) et N1 (camionnettes) ;

■ Mettre en œuvre les nouveaux outils à la disposition de l'Etat pour inciter aux changements de comportement sur la route.

Mesure complémentaire C16 : compléter la gamme des leviers de communication incitant au changement des comportements sur la route.

Mesure complémentaire C17 : étudier la possibilité de croisements des fichiers utiles à la connaissance des comportements des usagers de la route et des accidents (fichiers BAAC et systèmes d'information géographique des gestionnaires routiers et leurs données caractéristiques de réseau, trafic et vitesses ; FNPC et fichiers d'Etat civil ; données techniques des constructeurs).

Mesure complémentaire C18 : pérenniser d'un point de vue technique et financier et étendre dans un premier temps à l'ensemble de la nouvelle région Rhône-Alpes-Auvergne le registre du Rhône.

Mesure complémentaire C19 : améliorer l'analyse locale de l'accidentalité en ouvrant aux observatoires départementaux (ODSR), régionaux (ORSR) et national (ONISR) un accès aux procès-verbaux des accidents de la circulation détenus sous forme électronique par l'AGIRA-TRANSPV.

Mesure complémentaire C20 : améliorer les évaluations statistiques des kilomètres parcourus en France.

D – Tous égaux devant la loi

■ Donner l'assurance que tous les usagers de la route, Français et étrangers, sont égaux devant la règle et la sanction

Trop souvent, une infraction commise par un usager au volant d'un véhicule mis à sa disposition par son employeur n'aboutit pas au paiement de l'amende ni au retrait des points. Ceci provoque le sentiment que tous ne sont pas égaux devant la sanction. Au demeurant, les accidents de la route sont la première cause de mortalité au travail : empêcher que les règles soient éludées est donc à ce titre également une mesure de sécurité routière indispensable.

Les véhicules étrangers circulant sur le réseau routier français sont soumis aux règles du code de la route mais en cas d'infraction (3,13 millions d'infractions concernent un véhicule étranger en 2014, soit 12,5 % du nombre total d'infractions), ils peuvent en fonction des fautes, et en particulier en cas d'excès de vitesse, être l'objet d'un traitement différent de celui des usagers français dans la même situation. Il convient d'y remédier.

□ **Mesure 20** : assurer l'égalité pour tous en matière de respect des règles :

- en créant la contravention de non-révélation de l'identité du conducteur par le représentant d'une personne morale propriétaire du véhicule en infraction (contravention forfaitaire de 4^e classe de 650 €) ;
- par un suivi effectif de la mise en jeu systématique de la responsabilité des agents publics qui commettent une infraction avec un véhicule administratif mis à leur disposition (sauf motif légitime inhérent à la mission).

□ **Mesure 21** : permettre à certains employeurs, en particuliers les transporteurs, de connaître la validité ou l'invalidité du permis de conduire de leurs employés affectés à la conduite (à l'exclusion du solde de points et de toute autre donnée personnelle).

□ **Mesure 22** : restaurer l'égalité de traitement entre conducteurs français et étrangers :

- afin d'assurer le recouvrement de leurs amendes, en inscrivant dans un nouveau fichier les conducteurs non domiciliés en France qui n'ont pas payé leurs amendes forfaitaires majorées (AFM) ;
- à court terme, en créant un « permis à points virtuel » pour les contrevenants étrangers lors de leur passage sur les routes françaises, qui fonctionnerait comme un permis de conduire à points français ;
- en promouvant fortement au plan européen l'adoption d'une législation permettant la reconnaissance mutuelle entre Etats membres du retrait des points et des permis de conduire.

■ Mieux faire comprendre les objectifs et les règles

Mesure complémentaire D21 : dématérialiser les rapports des contrevenants avec l'administration dans le cadre du paiement des amendes, de la contestation de l'infraction et du transfert de points.

Mesure complémentaire D22 : améliorer les relations entre l'utilisateur de la route et l'administration en simplifiant les conditions de recours en matière de contravention issue du contrôle automatisé, faisant en sorte que les conditions de recevabilité soient simplifiées .

Mesure complémentaire D23 : dans le cadre des nouvelles infractions traitées par le contrôle automatisé, rendre possible l'envoi d'avis de contravention (ACO) pédagogiques.

■ Etre plus lisible dans les objectifs et les moyens de la sécurité routière

Mesure complémentaire D24 : informer les citoyens, par l'intermédiaire d'un rapport annuel au Parlement dans le cadre des lois de finances, de la destination des crédits issus du produit des amendes, en demandant notamment à l'AFIFT (agence de financement des infrastructures de transport de France) de veiller à ce que la part des crédits lui revenant finance tout ou partie des actions d'amélioration de la sécurité routière.

■ Mobiliser tous les acteurs

Les experts

Mesure complémentaire D25 : renouveler le mandat du Conseil national de la sécurité routière (CNSR) en le confortant dans son rôle de conseil du gouvernement et en veillant à une représentativité de tous les porteurs d'intérêt.

Mesure complémentaire D26 : conforter la mobilisation de l'expertise du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) et de l'institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) au profit de la sécurité routière.

Le monde de l'enseignement et celui de la prévention

Mesure complémentaire D27 : expérimenter, en liaison avec le monde professionnel de l'enseignement de la conduite et les assureurs, le continuum éducatif du citoyen usager de la route (CECUR), qui vise à instaurer un enseignement collectif avant et après le passage de l'épreuve pratique et à créer des rendez-vous pédagogiques postérieurs à cette épreuve, sur la base d'une réduction proportionnelle de la période d'apprentissage à l'obtention du permis.

Mesure complémentaire D28 : mobiliser la réserve citoyenne de l'éducation nationale au service de la sécurité routière.

Mesure complémentaire D29 : achever le continuum éducatif en sécurité routière pour les entrants au lycée et dans les centres de formation des apprentis (CFA) par la généralisation aux centres de formation des apprentis privés.

Les assureurs et les banques

Mesure complémentaire D30 : conclure une nouvelle convention quinquennale 2015 – 2020 entre l'Etat et les assureurs.

Mesure complémentaire D31 : faciliter, en lien avec les organisations professionnelles, l'accès au permis de conduire par un élargissement et un approfondissement du dispositif du permis à 1 € par jour.

L'entreprise

Mesure complémentaire D32 : élaborer et distribuer un label « sécurité routière ».

Mesure complémentaire D33 : s'appuyer sur l'entreprise pour renforcer la prévention et la sensibilisation à la sécurité routière, notamment à travers la mise en œuvre du 3e plan santé au travail et en étudiant l'ajout de clauses optionnelles « sécurité routière » dans le code des marchés publics.

*
* *

Il sera dressé un bilan de la mise en œuvre et des résultats des mesures de cette feuille de route à l'occasion d'un prochain CISR, qui se réunira dans un an. Il sera rendu compte de l'avancée de cette feuille de route dans les six mois par le ministre de l'Intérieur, en charge de la politique nationale de sécurité routière.